Jahrgang 8.—Vol. VIII. Juli 1908. No. 3.—Heft 3.

Deutsch-Amerikanische Geschichtsblätter.

„Die Vergangenheit ist die Mutter der Gegenwart.
Wir säen für unsere Nachkommen."

Vierteljahrsschrift.

Herausgegeben von der

Deutsch-Amerikanischen Historischen Gesellschaft von Illinois.

Preis per Jahr $3.00. — Einzelhefte $1.00.

Die Deutsch-Amerikanische Historische Gesellschaft von Illinois.

No. 1401 Schiller Building, 109 Randolph Str.

Chicago, Ill.

Entered as Second Class Matter January 7, 1901, at the Post-Office of Chicago, Ill,, under Act of July 16, 1894.

serwegen und seine Verknüpfung mit der Gesetzgebung im Interesse von Wasserwegen erreichbar war. Heute, wo die öffentliche Meinung so stark auf die Verbesserung der Flüsse und Häfen gerichtet ist, glaubte ich, es würde für die Befürworter von Wasserstraßen von Interesse sein, zu wissen, daß Abraham Lincoln zu seiner Zeit, als die Mittel des Verkehrs zu Wasser noch so unentwickelt waren, die Politik verfocht, auf die heute, ein halbes Jahrhundert später, so großer Nachdruck gelegt wird, und daß die von ihm verfochtene Politik das Ergebniß seiner persönlichen Beobachtung und praktischen Erfahrung auf den Flüssen unseres Westens war. So that schon Lincoln sein Theil an dem Werke, dessen Förderung heute so viele sich angelegen sein lassen.

12. Februar 1908.

Moline, Ill. Wm. A. Meese."

Lincoln's Jugendzeit auf dem Fluß.

Abraham Lincoln, der damals bei Gentryville in Indiana am Ohio-Ufer wohnte, und 16 Jahre alt war, stand im J. 1825 neun Monate lang im Dienst von James Taylor, um die Fähre von der Mündung des Anderson Creek über den Ohio zu besorgen. Er war der Fährknecht und hatte, was in der Wirthschaft sonst vorkam, zu thun, und erhielt einen Monatslohn von sechs Dollars.

Präsident Lincoln erzählte eines Abends im Weißen Hause Hrn. Seward und einer kleinen Zahl anderer Freunde von seinem ersten Erfolge als Fährmann auf dem Fluß:

„Seward, Sie haben wohl nie gehört, wie ich meinen ersten Dollar verdiente?"

„Nein", erwiderte Hr. Seward.

„Nun, ich war", fuhr Lincoln fort, „was man im Süden einen „Scrub" nennt. Es war uns gelungen, meist durch meine Arbeit, genug zu ziehen, um, wie ich glaubte, den Versuch zu rechtfertigen, einen Theil davon zum Verkauf den Fluß hinabzunehmen. Es kostete viel Mühe und Ueberredung, meine Mutter zur Einwilligung zu bewegen. Ich baute ein kleines Flachboot, groß genug, um ein paar Fässer voll unserer Produkte, mich selbst und ein Bündel nach dem südlichen Markt zu bringen. — Ein Dampfer kam den Fluß hinab. Wir haben, wie Sie wissen werden, an unseren westlichen Flüssen keine Werften, und es war üblich, daß, wenn an irgend einer der Landungen Passagiere waren, sie auf einem Boot an den Dampfer heranfuhren, der anhielt und sie aufnahm.

Ich stand gerade bei meinem neuen Flachboot und überlegte mir, ob ich es stärker machen oder sonstwie verbessern könnte, als zwei Männer in Kutschen und mit Koffern an's Ufer gefahren kamen und nachdem sie einen Blick auf die verschiedenen Boote geworfen, meines aussuchten, und frugen:

„Wem gehört dies?"

„Mir", antwortete ich etwas zaghaft.

„Wollen Sie", sagte der eine, „uns und unsere Koffer an den Dampfer bringen?"

„Sehr gern", sagte ich. „Ich war sehr froh über die Gelegenheit, etwas zu verdienen. Ich dachte, Jeder von ihnen werde mir ein oder zwei Bits* geben. Die Koffer wurden auf mein Flatboot gethan, die Passagiere setzten sich auf die Koffer, und ich ruderte sie an den Dampfer.

Sie kamen an Bord; ich hob die schweren Koffer hinauf und brachte sie an Deck. Der Dampfer war schon im Begriff, wieder abzufahren, da rief ich, sie hätten vergessen, mich zu bezahlen. Jeder nahm aus seiner Tasche einen halben Dollar und warf ihn in mein Boot. Ich traute meinen Augen kaum, als ich das Geld auflas. Sie, m. H., mögen's für sehr gering achten, und heute scheints auch mir kaum der Rede werth; aber damals war's für mich ein

* 1 Bit = 12½ Cents.

höchst wichtiges Ereigniß. Ich konnte kaum glauben, daß ich, ein armer Junge, einen Dollar verdient hatte. Die Welt schien weiter und schöner vor mir zu liegen. Ich war von dem Tage an hoffnungsvoller und zuversichtlicher."

Im Monat März 1828 verdingte sich Lincoln, der damals 19 Jahre alt war, an Hrn. Gentry, den angesehensten Mann der Nachbarschaft, als Ruderknecht auf einem Flachboot, das mit einer Ladung Speck nach New Orleans bestimmt war. Sein Lohn war acht Dollars per Monat, und der Unterhalt auf der Rückreise. Es war das erste Mal, daß Lincoln sich auf längere Zeit von der Heimath entfernte, und dies war eine Reise von 1800 Meilen. Auch wurde ihm die ganze Verantwortung übertragen. Sein einziger Begleiter war ein junger Sohn des Hrn. Gentry.

Eines Nachts, als das Boot bei einer Zucker-Plantage, sechs Meilen unterhalb von Baton Rouge, angelegt hatte, und Lincoln und Gentry schliefen, versuchten sieben Neger dasselbe zu berauben. Die Insassen erwachten rechtzeitig und Lincoln ergriff einen Knüttel und schlug den ersten, der in's Boot springen wollte, über den Kopf, daß er in's Wasser fiel; dem zweiten, dritten und vierten Räuber erging es nicht besser; die übrigen ergriffen die Flucht. Aber Lincoln und der junge Gentry eilten ihnen nach und gaben ihnen noch eine tüchtige Tracht Prügel. Lincoln erhielt bei dieser Gelegenheit eine Wunde, deren Narbe er zeitlebens mit sich herumtrug. — In New Orleans wurden die Ladung sowohl wie das Boot verkauft, und die jungen Leute gelangten im Laufe des Monats Juni nach Hause zurück.

Lincoln als Schiffbauer.

Als Lincoln 21 Jahre alt war — im J. 1830 — verzog sein Vater von Indiana nach Illinois, und Lincoln begann auf eigenen Füßen zu stehen.

Im J. 1831 wurde unter seiner Aufsicht und mit seiner Hülfe bei Kirkpatrick's Mühle im Town Sangamon am Sangamonfluß für einen Herrn Offutt ein Flachboot gebaut, und in 30 Tagen vollendet.

Lincoln gehörte zur Mannschaft, die sich mit dem mit Mais und Schweinefleisch beladenem Boot gegen Ende April nach New Orleans auf den Weg machte. Eben vor der Abfahrt begegnete ihm ein Abenteuer, das von einem der Augenzeugen, John Roll, wie folgt, beschrieben ist:

„Es war im Frühjahr nach dem tiefen Schnee.* Walter Carman, John Seamon, ich selbst, und mitunter einer von den anderen jungen Carman hatten Abe geholfen, das Boot zu bauen, und als es fertig war, gingen wir daran, ein Canoe zu machen, um es als kleines Boot für das Flachboot zu verwenden. Wir fanden etwa eine Achtelmeile oberhalb am Flusse einen geeigneten Baumstamm, und machten uns unter Lincoln's Anweisung an die Arbeit. Der Fluß war sehr hoch und reißend.

„Als der Kahn fertig war, zogen wir ihn an's Ufer und schoben ihn in's Wasser, aber kaum hatte er es berührt, so sprangen Walter Carman und John Seamon zugleich hinein, denn jeder von ihnen hatte den Ehrgeiz, die erste Probefahrt mit dem Boot zu machen. Als das Boot in die Strömung gelangte, fanden sie jedoch, daß sie gegen diese nicht ankämpfen konnten Carman handhabte das Ruder; Seamon saß hinten. Lincoln rief ihnen zu, stromaufwärts zu rudern und dann nach dem Ufer abzuschrägen, aber sie konnten nichts gegen die reißende Strömung ausrichten.

„Schließlich suchten sie an das Wrack eines alten Flachboots heranzukommen, — des ersten, das am Sangamon gebaut, aber unter- und in Stücke gegangen war, und von dem noch eine Rippe aus dem Wasser ragte. Als sie es erreichten, packte Seamon die Rippe und hielt sich daran fest, aber in

* Darüber siehe Deutsch-Amerikanische Geschichtsblätter, Band II, Heft 4, S. 26 und folgende.

Folge seiner unvorsichtigen Bewegung schlug das Boot um, und Carman wurde in's Wasser geschleudert. Die Strömung riß ihn mit der Schnelligkeit eines Mühlbachs fort. Lincoln rief ihm zu, er solle auf einen alten Baum zu schwimmen, der in Folge des Hochwassers fast mitten im Flusse stand.

„Carman war ein guter Schwimmer und es gelang ihm auch, den Baum zu erreichen, einen der Zweige zu fassen und sich aus dem Wasser zu ziehen, das sehr kalt war, so daß er fast erstarrt war, und saß nun zähneklappernd und sich vor Kälte schüttelnd im Baume. Ihn in Sicherheit sehend, rief Lincoln Seamon zu, seinen Halt an der Rippe fahren zu lassen und auch nach dem Baume zu schwimmen. Nach einigem Zaudern folgte er der Weisung, und schwamm, durch aufmunternde Zurufe Lincoln's ermuthigt, auf den Baum zu. Als er diesen erreicht hatte, machte er einen vorzeitigen Griff nach einem der Zweige, verfehlte ihn aber, und wurde unter's Wasser gerissen. Ein zweiter Versuch aber gelang, und er gesellte sich zu Carman. Der Stand der Dinge war jetzt ziemlich aufregend geworden, denn es saßen nun zwei Leute im Baume und das Boot war fort.

„Es war ein bitter kalter und rauher Apriltag und die Gefahr war groß, daß die Männer erstarren und wieder in's Wasser fallen würden. Lincoln rief ihnen zu, sie sollten guten Muth behalten, er werde sie retten. — Die Nachricht von dem Unfall war mittlerweile in's Dorf gedrungen, und hatte eine Menge Leute an's Ufer geführt. Lincoln verschaffte sich ein Seil und befestigte es an einem gefällten Baumstamme. Dann forderte er die Umstehenden auf, denselben in's Wasser rollen zu helfen, und nachdem das geschehen, zog er, mit Hülfe einiger Anderer, den Stamm eine Strecke weit stromaufwärts. Ein waghalsiger junger Bursche, Namens Jim Dorrel, setzte sich rittlings auf das eine Ende des Stammes, welcher dann weit genug in die Strömung hinausgestoßen wurde, daß diese ihn gegen den Baum tragen sollte, auf dem Seamon und Carman saßen.

„So gut hatte Lincoln die Sache dirigirt, daß das auch eintraf. Aber in seinem Eifer, seinen Freunden Hülfe zu bringen, ließ Dorrel, als er nach einem der Zweige griff, seinen Halt an dem Baumstamme unter ihm fahren, und ihn entschlüpfen. Nun saßen drei auf dem verlorenen Posten.

„Die Aufregung am Ufer nahm zu; fast die ganze Bevölkerung war zusammen geströmt.

„Lincoln ließ den Stamm von Neuem flußaufwärts ziehen, verschaffte sich noch ein zweites Tau, und bedeutete die Leute im Baum, sie sollten dies wenn möglich zu fangen suchen, wenn er am Baume ankomme. Dann setzte er sich selbst auf den Stamm, und ließ ihn wie vorher in den Strom stoßen. Als er in den Baum fuhr, warf er das zweite Tau über den Stumpen eines abgebrochenen Astes, und es gelang ihm so, den Stamm in eine Lage zu bringen, daß die im Baum ihn erreichen und sich darauf setzen konnten. Dann ließ er diesen Halt gehen, während die Leute am Ufer das Tau, an dem der Stamm befestigt war, festhielten. Die starke Strömung bewirkte nun, daß der so festgehaltene Stamm von dieser beiseite und an's Ufer gedrängt wurde; alle vier waren gerettet.

„Die aufgeregten Zuschauer, die den gefährlichen Versuch mit abwechselnder Furcht und Hoffnung verfolgt hatten, brachen nun in kräftige Hurrahs für Abe Lincoln aus und priesen seine brave That. Der Vorfall machte ihm am ganzen Fluß einen Namen, und die Leute wurden nie müde, davon zu erzählen.

„Das Flachboot erhielt kurz nachher seine Ladung und die Fahrt nach New Orleans begann. Aber es kam nur bis New Salem, wo es auf einem Mühlendamm stecken blieb, und es lag dort fast vierundzwanzig

Stunden, den Bug in der Luft das Hintertheil tief im Wasser. Aber auch hier half Lincoln's Genie aus. Er ließ das Boot ausladen, und es gelang ihm dann, es vorwärts zu kippen, worauf er in das Bug Löcher bohrte, daß das Wasser auslaufen konnte. Es dann über den Damm zu bringen, machte keine große Schwierigkeit. Auch dies wurde als eine große That betrachtet, und man sprach davon noch Jahre lang nachher. Das Boot kam glücklich nach New Orleans, und nach einmonatlichem Aufenthalt daselbst fuhr Lincoln mit dem Dampfboot nach St. Louis und wanderte von dort zu Fuß nach New Salem zurück. — —

Lincoln's erste Bekanntschaft mit der Sklaverei.

Auf dieser Reise—und auf der vorhergegangenen im J. 1828—erhielt Lincoln zum ersten Male einen Einblick in das wahre Wesen der Sklaverei. New Orleans war damals einer der größten Sklavenmärkte des Landes. Hr. J. R. Herndon, Lincoln's Partner als Advokat, schreibt hierüber:

In New Orleans sah Lincoln zum ersten Male das eigentlich Verabscheuenswerthe an der Sklaverei. Er sah Neger in Ketten, — gepeitscht und gegeißelt. Gegen diese Unmenschlichkeit bäumte sich sein Rechtsgefühl auf, und Kopf und Herz erwachten zum Verständniß dessen, was er so oft gelesen und gehört. Wie einer seiner damaligen Gefährten sich ausdrückte: „Zweifelsohne stieß dann und dort die Sklaverei ihm ihr Eisen in's Herz!"

Eines Tages stießen die Drei auf ihren Gängen durch die Stadt auf eine Sklaven-Versteigerung. Ein kräftiges hübsches Mulattenmädchen stand auf dem Block. Sie mußte seitens der Bieter sich einer gründlichen Untersuchung unterziehen. Dieselben kniffen sie in's Fleisch und man ließ sie wie ein Pferd den Raum auf- und abtraben, um zu sehen, was ihre Gangart sei, und damit, wie der Versteigerer sich ausdrückte, die Bieter sich selbst überzeugen könnten, ob die angebotene Waare gesund sei oder nicht. Das Ganze war so empörend, daß Lincoln „von unbesiegbarem Haß erfüllt" fortging. Er bat seine Begleiter, ihm zu folgen und brach in die Worte aus: „Wenn ich je Gelegenheit erhalte, dies Ding (die Sklaverei) zu treffen, werd ich's scharf treffen!"

Bald nachher übernahm Lincoln die Aufgabe, ein Flachboot, auf dem sich der Pionier Dr. Nelson, der nach Texas übersiedeln wollte, mit seiner Familie und seinem Hausrath befanden, den Sangamon- und Illinois-Fluß hinab nach Beardstown zu lootsen.

Lincoln's erste Rede.

Im März 1830, als er in Macon County wohnte und erst 21 Jahre alt war, hielt Abraham Lincoln seine erste öffentliche Rede. Ihr Vorwurf war: „Wasserwege". — Ein Bewerber um einen Sitz in der Legislatur, Namens John F. Posey hatte an einem Orte, wo Abraham Lincoln und sein Vetter John Hanks auf Arbeit waren, eine Rede vom Stapel gelassen. John Hanks behauptete, sie sei nichts werth gewesen, und Lincoln könnte es viel besser. — Er stellte eine Kiste hin, Lincoln bestieg sie, und hielt eine Rede. Das Thema war „Die Schifffahrt auf dem Sangamon-Fluß" Als er fertig war, sagte Hanks: „Lincoln hat ihn zu Tode geboten!"

Schon früh tritt Lincoln's Ehrgeiz, sich im öffentlichen Leben auszuzeichnen, an den Tag! Einer seiner Biographen bemerkt:

„Obgleich er, außer in Debattir-Clubs oder an den Straßen, niemals eine Rede gehalten, obwohl er nur die Bücher gelesen, die der Zufall in seine Hände spielte, und nur die Leute kennen gelernt hatte, welche die Bevölkerung der armseligen entlegenen Ortschaften ausmachten in denen er gelebt, entschloß er sich doch im März 1832, — ermuthigt, wie er selbst sagt, durch seine Be-

liebtheit bei seinen unmittelbaren Nachbarn, — sich um einen Sitz in der Legislatur zu bewerben.

Ein Candidat, der die Verbesserung der Wasserwege befürwortet.

Zu jener Zeit gehörte es sich für Bewerber um ein öffentliches Amt, ihren Ansichten über lokale Angelegenheiten durch eine gedruckte Ankündigung Ausdruck zu geben. Der Staat Illinois befand sich damals in den Wehen einer „Aera innerer Verbesserungen". Lincoln, der seine Mitbürger kannte, glaubte an die Möglichkeit einer Verbesserung des Sangamon-Flusses in genügendem Maße, um die Bewohner des Sangamon-Thales in den Stand zu setzen, zu Wasser nach Beardstown zu gelangen, und widmete den größten Theil seiner Ankündigung diesem Gegenstand. Es heißt darin:

Was nun diese Sache betrifft, so darf ich, glaube ich, ohne Furcht auf Widerrede zu stoßen, behaupten, daß die Schiffbarkeit des Sangamonflusses bis hinauf zur Mündung des südlichen Zuflusses und noch weiter oberhalb für Fahrzeuge von 25 bis 30 Tonnen Last wenigstens für die Hälfte aller Durchschnittsjahre, und für Fahrzeuge von viel größerer Tragbarkeit auf einen Theil der Zeit völlig thunlich gemacht werden kann. Angesichts meiner besonderen persönlichen Umstände ist es wahrscheinlich, daß ich im letzten Jahre dem Wasserstande in diesem Fluß ebenso besondere Aufmerksamkeit gewidmet habe, wie irgend Jemand sonst im Lande. Im März 1831 begann ich, mit Anderen, den Bau eines Flachbootes am Sangamon, machte es im Laufe des Frühjahres fertig und nahm es den Fluß hinab. Seither bin ich in der Mühle in New Salem interessirt gewesen.

Diese Umstände sind mir genügender Beweis dafür, daß ich auf den Wasserstand nicht sehr unaufmerksam gewesen sein kann. Zur Zeit, wo wir über den Mühlendamm kamen — in den letzten Tagen des April, — war der Wasserstand niedriger, als er seit dem Aufbruch des Winters im Februar gewesen, und als er mehrere Wochen nachher war. Die Hauptschwierigkeiten, die uns auf der Thalfahrt begegneten, rührten von dem Treibholz her — Hindernisse, die, wie Jedermann weiß, unschwer zu beseitigen sind. Da ich den damaligen Wasserstand fast bis auf die Linie genau kenne, glaube ich mit Sicherheit sagen zu können, daß er seitdem ebenso oft höher wie niedriger gewesen ist.

Von diesem Standpunkt aus gesehen scheint es, daß meine Berechnungen betreffs der Schiffbarkeit des Sangamon-Flusses vernünftig begründet sind. Aber — einerlei was die bestehenden natürlichen Verhältnisse ihr entgegenbringen, sicher ist, daß sie keinen irgendwie großen Nutzen gewähren kann, so lange sie nicht durch künstliche Mittel bedeutend verbessert wird.

Dafür bildet, wie vorher bemerkt, das Treibholz das mächtigste Hinderniß. Und von allen Theilen des Flusses wird die Schiffbarmachung keine so verhältnißmäßig große Arbeit erfordern, als die letzten dreißig oder fünfunddreißig Meilen Und folgen wir den Windungen des Bettes, so sind wir bei einer solchen Entfernung von der Mündung nur zwölf oder achtzehn Meilen oberhalb von Beardstown in ziemlich gerader Linie. Und diese Strecke ist so niedrig gelegen, daß das Wasser auch während des Sommers an vielen Stellen stehen bleibt, und überall so niedrig daß bei jedem Hochwasser zwei Drittel oder drei Viertel des Flußwassers dorthin abfließt.

Diese Strecke ist durchweg Prairie, und mir scheint deshalb, daß durch Aushebung der Grasnarbe in genügender Breite, und durch Abdämmung des alten Bettes, der ganze Fluß in kurzer Zeit sich durchwühlen

werde. Dadurch würde die Entfernung vermindert, die Schnelligkeit des Stromes erheblich vermehrt werden, und es würden am Ufer keine Bäume sein, die die Schiffahrt in Zukunft hemmen könnten. Oder, da das Bett ein nahezu geradliniges sein würde, so wäre anzunehmen, daß die Bäume, die oben hineingerathen, geradenwegs durchgehen würden. — Es giebt außerdem viele Punkte oberhalb, wo der Fluß in seinem Zickzack-Laufe so schmale Landzungen bildet, daß es leichter sein würde, diese zu durchstechen, als die Hindernisse um sie herum zu entfernen. Und auch dadurch würde die Entfernung verringert werden.

Was die Sache kosten würde, bin zu sagen ich nicht im Stande, wahrscheinlich jedoch nicht mehr, als bei Strömen von gleicher Länge. Schließlich glaube ich, daß die Verbesserung des Sangamon-Flusses für die Bewohner dieses County von größter Wichtigkeit und höchst wünschenswerth ist, und werde ich erwählt, so wird jede Maßnahme, welche dieselbe bezweckt und die vernünftig erscheint, meine Billigung und Unterstützung erhalten." — — — —

In diese Zeit fiel ein Ereigniß, das bei den Bewohnern des Sangamonthales die größte Begeisterung hervorrief. Schon einige Wochen, ehe Lincoln seine Candidatur ankündigte, war die Mittheilung erfolgt, daß ein Dampfer, Namens „Der Talisman", sobald das Eis aus dem Flusse fort sei, von Cincinnati aus eine Fahrt, über den Ohio, Mississippi und Illinois, den Sangamon hinauf machen werde. Er führte die Fahrt auch nicht lange hernach aus und seine Ankunft wurde im ganzen Lande als ein großes Ereigniß gefeiert.

Lincoln wurde als Lootse für die Fahrt den Sangamon hinauf engagirt, und brachte den Dampfer glücklich bis ganz in die Nähe von Springfield, wo derselbe eine ganze Woche lang der Landbevölkerung als Gegenstand der Bewunderung diente. Lincoln lootste das Boot auch nach Beardstown zurück. Dies war das erste und blieb das einzige Mal, daß ein Dampfer je den Sangamon-Fluß befuhr. Aber auf Jahre hinaus galt diese Fahrt als praktischer Beweis für die Schiffbarkeit des Flusses.

Lincoln im Black-Hawk-Kriege.

Ehe der Wahlkampf weit vorangeschritten war, brach der Black-Hawkkrieg aus. Abraham Lincoln, damals 23 Jahre alt, meldete sich am 28. April 1832 als Soldat und wurde in den Dienst des Staates Illinois genommen und einer Compagnie zugetheilt, die aus den Ansiedlern seines Wohnorts und dessen Nachbarschaft bestand. Er wurde gleich zum Hauptmann gewählt, und wenn er dieser Erwählung nach Jahren gedachte, pflegte er hinzuzufügen, er habe im späteren Laufe seines Lebens keinen Erfolg gehabt, der ihn so sehr gefreut habe, wie dieser.

Die Hauptmannsherrlichkeit dauerte freilich nicht lange. Die Leute wurden auf nicht länger als 20 oder 30 Tage angeworben, da man glaubte, der Krieg werde in Kurzem vorüber sein. Am 27. Mai wurde deshalb Lincoln's Compagnie wieder ausgemustert. Er selbst ließ sich jedoch noch am gleichen Tage wieder auf 20 Tage anwerben und trat in die Compagnie von Capt. Elijah Iles als Gemeiner ein, und als auch deren Zeit um war, ließ er sich in gleicher Eigenschaft in die Compagnie des Hauptmanns James M. Early aufnehmen. In dieser machte er den Feldzug in Wisconsin mit. Am 10. Juli an der Mündung des Whitewaterflusses in Wisconsin wieder ausgemustert, machten er und ein gewisser Georg Harrison sich — da sie ihre Pferde eingebüßt hatten, zu Fuß — auf den Nachhauseweg. Sie marschirten über Dixon, Peru nach Peoria, von wo sie mit einem erstandenen Boot bis nach Havana fuhren, und gelangten von dort zu Fuß nach New Salem.

Lincoln's erste und einzige Niederlage.

Als er zu Hause anlangte, waren es nur noch zehn Tage bis zu der Wahl, für die er sich als Candidat angekündigt hatte. Er nahm nun seine vernachlässigte Campagne wieder auf, und als am 6. August die Wahl stattgefunden hatte, fand sich, daß er geschlagen war, obwohl er in seinem eigenen Wahlbezirk alle bis auf 7 Stimmen (277 aus 284) erhalten hatte. Aber er lief als Anhänger Clay's in einem stark demokratischen County. Es war seine erste und einzige Niederlage.

Lincoln wurde nun Theilhaber an einem Ladengeschäft, studirte jedoch die meiste Zeit. In einem Fasse voll alten Trödels, das er gekauft hatte, hatte er „Blackstone's Commentaries" gefunden. Davon sagte er: „Je mehr ich darin las, desto tiefer wurde mein Interesse angeregt. Nie wieder in meinem ganzen Leben war mein Geist so völlig in Anspruch genommen. Ich las, bis ich den Inhalt verschlungen!"

Am 7. Mai 1833 wurde Lincoln zum Postmeister in New Salem ernannt, und blieb es bis zum Eingehen des Amtes am 30. Mai 1836. Daraus hatte er ein kleines Einkommen bezogen. Er machte sich nun an das Studium des Landvermessens, und wurde schon nach sechs Wochen zum Hülfs-Vermesser von Sangamon County ernannt. Er verkaufte seinen Antheil an dem Laden im J. 1834 und widmete seine Zeit dem Landvermessen und dem Rechtsstudium.

Im J. 1834 bewarb er sich von Neuem um einen Sitz in der Legislatur, und wurde als einer der vier Vertreter von Sangamon County gewählt. Er wanderte zur ersten Sitzung zu Fuß nach Vandalia, wo er das zweitjüngste Mitglied des Hauses war.

Die neunte Legislatur hatte große Rosinen im Kopf. Ein Freibrief für eine neue Staatsbank und ein Gesetz für den Bau des Illinois-Michigan-Canals wurden erlassen. Lincoln wurde Mitglied des Ausschusses für öffentliche Rechnungen und Ausgaben. Er brachte in dieser Sitzung mehrere Beschlüsse ein, hatte aber damit keinen Erfolg. Aber er war, wie das Protokoll zeigt, stets anwesend, wenn eine Abstimmung stattfand. Für den Bau des Canals trat er mit voller Kraft ein.

Am 13. Juni 1836 erschien im „Sangamon Journal" eine Ankündigung Lincoln's, er werde sich um eine Wiederwahl bewerben. Betreffs „Innerer Verbesserungen" sagte er darin: „Erwählt oder nicht bin ich dafür, daß der Erlös aus den öffentlichen Ländereien an die verschiedenen Staaten vertheilt werde, um unseren Staat, wie andere, in den Stand zu setzen, Canäle zu graben und Eisenbahnen zu bauen, ohne Geld borgen und Zinsen darauf zahlen zu müssen."

Lincoln wurde in die zehnte Legislatur gewählt und dem Finanz-Ausschuß zugetheilt.

Auf Grund der Neu-Eintheilung hatte Sangamon County damals zwei Senatoren und sieben Repräsentanten. Jeder der Neun war über sechs Fuß hoch und man nannte sie die „Langen Neun." Damals lag die Frage der Verlegung der Hauptstadt vor. Springfield war ein rühriger Bewerber, und die „Langen Neun", heißt es, „waren wie ein Schneeball; mit jeder Drehung sammelten sie Stärke; sie brachten eine beträchtliche Partei zu Gunsten von Springfield zusammen, und bewogen diese, so ziemlich einstimmig für das System innerer Verbesserungen zu stimmen, wofür als Gegengabe die leitenden Befürworter jenes Systems sich verpflichteten, für Springfield als Hauptstadt zu stimmen."

Diese Legislatur trat zweimal zusammen, und Lincoln wurde bald der anerkannte Führer der Whigs. Einige der nennenswerthen Mitglieder waren: Stephen A. Douglas, Edward D. Baker, O. H.

Browning, Wm. L. D. Ewing, John Logan (Vater von General John L.), Richard Cullom (Vater des Senators), General Shields, Col. John J. Hardin u. A.

Lincoln wurde am 9. September 1836 zur Advokaten-Praxis zugelassen, und verfocht seinen ersten Prozeß im Oktober desselben Jahres. In der Legislatur nahm er lebhaften Antheil an den Debatten über die Maßnahmen für die Inneren Verbesserungen, aber seine Hauptarbeit war auf die Verlegung der Hauptstadt von Vandalia nach Springfield gerichtet.

Im J. 1838 wurde er wieder in die (elfte) General Assembly gewählt. Er hatte bereits den Ruf erlangt, ein nicht nur in der Debatte tüchtiger, sondern wachsamer und erfolgreicher Vertreter zu sein. Seine Stellung in seiner Partei war so völlig anerkannt, daß er von den Whigs einstimmig als Sprecher vorgeschlagen wurde.

Zum vierten Male wurde Lincoln 1840 in die Legislatur gewählt, das letzte Mal, daß er eine solche Wahl annehmen wollte. Wie in der vorhergegangenen Gesetzgebung war er auch in dieser der anerkannte Führer der Whigs und Candidat seiner Partei für das Sprecheramt. Wie einer seiner Biographen gelegentlich des Abschlusses seiner gesetzgeberischen Laufbahn im J. 1842 sagt:

„Am Schluß dieses Zeitraums war er, ohne sich dessen bewußt zu sein, thatsächlich einer der vordersten politischen Männer im Staate."

Als Lincoln in die Gesetzgebung gewählt wurde, befand sich der Staat in günstiger Lage. Aber die Legislatur übernahm, in Nachahmung des Beispiels einiger der älteren Staaten, durch Freibriefe an Banken, Bau von Eisenbahnen, um die entgegengesetzten Enden des Staates mit einander in Verbindung zu bringen, Bau von Kanälen und Verbesserungen der Schifffahrt auf dem Kaskaskia, dem Illinois, dem großen und kleinen Wabash und dem Rock River, allen welchen Dingen der Staat die Hand bot, das Gute besser zu machen. Ueberall bekam man zu hören: Illinois habe alle die natürlichen Vortheile, die einen großen Staat machen, — reichen Boden, Verschiedenheit des Klimas und ein sehr großes Gebiet. Was ihm fehle, seien Einwohner und Unternehmungsgeist." — Ueberall im Staate wurden Städte und Towns ausgelegt, so daß schon die Furcht geäußert wurde, es würde gar kein Land für den Ackerbau übrig bleiben.

Die Counties, welche bei der Vertheilung der geplanten Eisenbahnen und Kanäle leer ausgingen, wurden dadurch beschwichtigt, daß man unter sie nach Maßgabe ihrer Bevölkerung zweihunderttausend Dollars zu vertheilen versprach. Als besonders wirkungsvolles Argument wurde vorgebracht, daß der Staat aus der durch diese Anlagen erzielten Wasserkraft eine sehr große Miethe beziehen werde. Die „Internal Improvement-Aera" wird am besten von Gouverneur Duncan in seiner Abschieds-Adresse gekennzeichnet, worin er sagt:

„Die Erfahrung hat jetzt zur Genüge dargethan, daß alle meine Einwendungen dagegen sich mit der Zeit völlig bewahrheiten werden... Daß in einem Lande, dem es fast gänzlich an für eine solche Arbeit nothwendigen Erfahrungen und Kenntnissen fehlt, bei Ausführung eines Systems innerer Verbesserungen in einem so großen Maßstabe Fehler begangen werden würden, und eine große Verschleuderung der Staatsgelder stattfinden würde, stand zu erwarten. Aber ich gestehe, daß das bis zu einem Grade geschehen ist, den ich mir nicht habe träumen lassen, und ob das nun absichtlich oder unabsichtlich geschah, es ist offenbar, daß riesige Geldsummen auf Dinge von geringem oder gar keinem allgemeinen Nutzen und in einigen Fällen zum allgemeinen Schaden des öffentlichen Wohles verschwendet worden sind."

Lincoln war ein glühender Verfechter aller inneren Verbesserungen, namentlich der Verbesserung der Flüsse, und brachte seine als Bootführer gewonnenen Erfahrungen zu guter Verwendung. Und er wurde dabei durchaus von ehrlichen Gründen geleitet.

Im J. 1843 versuchte Lincoln, für den Congreß aufgestellt zu werden. Unter den von seinen politischen Gegnern in Umlauf gesetzten Anschwärzungen war auch die, daß er ein Aristokrat sei. Lincoln spricht davon in einem am 16. März 1843 an Martin M. Morris gerichteten Briefe, und sagt:

„Es würde die älteren Bürger wenn nicht amüsiren, so doch in Erstaunen versetzen, zu hören, daß ich — ein fremder, freundesloser, ungebildeter, armer Junge, der für $10 den Monat auf einem Flachboot gearbeitet hat — hier als Candidat des Hochmuths, des Reichthums und des Familien-Stolzes verschrieen werde."

Lincoln auf dem Chicagoer Fluß- und Hafen-Convent.

Im Juli 1846 nahmen beide Häuser des Congresses eine Vorlage für Verbesserung der Häfen und der Flußschiffahrt an. Präsident Polk legte dagegen am 3. August sein Veto ein. Unter den einzelnen Bewilligungen dieser Vorlage waren $15,000 für den Hafen von Buffalo, $40,000 für den von Erie, $20,000 für den von Cleveland, $80,000 für Racine, Little Fort, Southport, Milwaukee und Chicago. — Polk sagte in der Botschaft: „Unter den obwaltenden Umständen — (es war während des Krieges mit Mexiko) — würde es weise Vorsicht vorschreiben, unsere Mittel zusammen zu halten und sie nicht auf verhältnißmäßig unwichtige Gegenstände zu verschleudern."

Des Nordens bemächtigte sich große Aufregung. Das „Chicago Daily Journal" vom 12. August 1846 schrieb in der Besprechung der Botschaft: „Unsere Mittel zusammen halten! So, so! Verschleudert derselbe James K. Polk nicht Millionen für das Eindringen in Mexiko und die Ausbreitung der Sklaverei?"

Ein anderer der von Polk vorgebrachten Gründe war, „daß einige der Zwecke der Verwilligung lokalen Charakters seien und innerhalb der Grenzen eines einzelnen Staates lägen; und obwohl man sie in der Vorlage Häfen nenne, stünden sie mit dem internationalen Handel in keiner Verbindung, und seien auch nicht Stätten der Zuflucht oder des Obdachs für unsere Kriegs- oder Handelsflotte auf dem Ozean oder den Seen."

Zu damaliger Zeit wurden die Seen oberhalb der Niagara-Fälle von 52 Dampfern mit 29.500 Tonnenlast, 8 Schraubendampfern (2500 T. L.), 50 Briggs (18,000 T. L.), 270 Schoonern (42.000 T. L.) — zusammen 380 Fahrzeugen von 76,000 T. L. befahren. Der Bau dieser Schiffe hatte $4,660,000 gekostet.

Die Folge des Veto war der im Juli 1847 zu Chicago abgehaltene Fluß- und Hafen-Convent, der, nach den Angaben der „New York Tribune", als deren Vertreter Horace Greeley anwesend war, von 10,000 Abgeordneten beschickt war und ebenso viele Leute sonst herbeigezogen hatte.

Wie die freilich in der damals nur 16,000 Einwohner zählenden Stadt haben untergebracht werden können, kann man sich nicht denken. Lincoln war einer der Abgeordneten von Sangamon County und Mitglied des Comites für permanente Organisation. Er hielt eine etwa 15 Minuten lange Rede zur Widerlegung von David Dudley Field von New York, welcher der Bundesregierung das Recht abgesprochen hatte, Flüsse und Häfen zu verbessern. Von dem Inhalt dieser Rede ist leider nichts aufbewahrt worden, doch soll sie eine der beredtesten und eindrucksvollsten des ganzen Convents gewesen sein.

Im Mai 1846 war Lincoln von den Whigs für den Congreß aufgestellt worden, und obgleich sein Gegner der berühmte Reiseprediger der Methodisten, Peter Cartwright, war, wurde er im Herbst gewählt, und kam im November 1847 nach Washington. Schon wenige Wochen nach Beginn der Session, am 20. Dezember 1847, stimmte er für den nachstehenden, gegen Polk's Veto gerichteten Beschluß:

„Daß, falls der Congreß es für nöthig erachtet, die Schiffbarkeit eines Flusses zu verbessern, um die Bewegungen unserer Armee zu beschleunigen und sicher zu stellen und unsere Waffen und Kriegsmaterialien gegen Verlust und Hindernisse zu schützen, so hat der Congreß das Recht, diesen Fluß zu verbessern."

„Daß, falls es für die Erhaltung des Lebens unserer Seeleute und für die Ausbesserung, Sicherheit und Erhaltung unserer Kriegsschiffe nöthig sein sollte, einen Hafen oder eine Einfahrt an unserer atlantischen oder Seeküste zu verbessern, so hat der Congreß die Macht, eine solche Verbesserung zu machen."

Am 20. Juni 1848 hielt Lincoln im Hause eine Rede über denselben Gegenstand, worin er Folgendes ausführte:

„Ziemlich zu Anfang dieser Session sandte der Präsident uns eine Botschaft, die ein Veto innerer Verbesserungen benannt werden kann. Der letzte demokratische National-Convent, der in Baltimore tagte und den General Caß für die Präsidentschaft aufstellte, nahm eine Anzahl Beschlüsse an, wovon einer wörtlich lautete:

„Daß die Verfassung der Bundesregierung nicht die Macht ertheilt, ein allgemeines System innerer Verbesserungen zu beginnen und auszuführen." — Und General Caß spricht sich in seinem Annahme-Schreiben, wie folgt aus: „Ich habe die Beschlüsse des demokratischen National-Conventes, die die Platform unseres politischen Bekenntnisses darlegen, sorgfältig gelesen und bekenne mich dazu ebenso fest wie ich sie herzlich billige."

Diese Dinge zusammengenommen beweisen, daß die Frage der Inneren Verbesserungen jetzt klarer hervorgehoben wird, daß sie brennender geworden ist, als in früheren Zeiten. Sie läßt sich nicht länger bei Seite schieben. Die Veto-Botschaft und der Baltimorer Beschluß sind meinem Verständniß zufolge ein und dasselbe; der letztere ist die Verallgemeinerung dessen, wovon die erstere die Einzelheiten giebt. Weiß ich auch, daß viele Demokraten hier im Hause und außerhalb die Botschaft mißbilligen, so verstehe ich doch daß man alle Die, welche für General Caß stimmen werden, als Leute ansehen wird, welche sie gebilligt und alle ihre Erklärungen unterschrieben haben. Ich vermuthe, alle, oder fast alle, Demokraten werden für ihn stimmen. Viele von ihnen werden es thun, — nicht weil sie seine Stellung in dieser Frage lieben, sondern weil sie ihn, wenn er auch hierin im Unrecht, einem Anderen vorziehen, den sie als noch mehr im Unrecht in anderen Fragen erachten. Auf solche Weise sollen die Demokraten, die für Innere Verbesserungen sind, durch eine Art erzwungener Zustimmung, soweit diese Maßregel geht, sich selbst feindlich gegenübergestellt werden.

General Caß wird, einmal erwählt, sich nicht die Mühe nehmen, die Verfassung vorzuschieben oder vielleicht überhaupt ein Argument zu machen, wenn er gegen eine Fluß- oder Hafen-Bill sein Veto einlegt. Er wird gegenüber allem demokratischen Murren einen Hinweis auf Hrn. Polk's Botschaft und die demokratische Platform als genügend erachten. Unter solchen Umständen neigt sich die Frage der Verbesserungen einer endgültigen Krisis zu; und die Freunde der Maßregel müssen jetzt kämpfen und mannhaft kämpfen, oder die Flagge streichen."

Von diesem Gesichtspunkt aus möchte ich die allgemeinen Positionen dieser Vetobotschaft wiederholen und einander gegenüberstellen. Wenn ich sage „allgemeine Positionen", so meine ich damit, daß ich davon das ausschließen will, was sich auf den in Folge des mexikanischen Krieges etwas angegriffenen Stand unserer Finanzen bezieht.

Diese allgemeinen Positionen sind: Daß Innere Verbesserungen nicht von der Bundesregierung gemacht werden sollten:

1. Weil sie die Bundeskasse überwältigen würden.

2. Weil die von ihnen auferlegte Last allgemein, der Nutzen aber lokal und theilweise sein, und so eine schädliche Ungleichheit hervorgebracht werden würde.

3. Weil sie verfassungswidrig sein würden.

4. Weil die Staaten durch Auflage und Erhebung von Tonnenabgaben genug selbst thun könnten, oder

5. Daß die Verfassung abgeändert werden kann.

Die Summe dieser Botschaft, die Summe aller dieser Positionen ist: „Thue nichts, denn du könntest etwas Unrechtes thun!" Und das, mit Ausnahme dessen, was über Verfassungsmäßigkeit gesagt ist, gilt ebenso stark für Verbesserungen durch den Staat, wie für Verbesserungen durch den Bund. So daß wir den Gedanken an Verbesserungen in diesem Lande absolut aufgeben müssen, es sei denn, wir bekämpfen und widerlegen die Behauptungen dieser Botschaft. — Versuchen wir das letztere.

„Die erste Stellung ist die, daß ein System innerer Verbesserungen die Bundeskasse überwältigen würde.

„Daß einem solchen System die Neigung zu ungebührlicher Ausbreitung innewohnt, soll nicht geleugnet werden. Sie ist in der Natur des Gegenstandes begründet. Ein Congreßmitglied wird es vorziehen, für eine Vorlage zu stimmen, die eine Bewilligung für seinen Bezirk enthält, anstatt für eine, die keine enthält; und sollte eine Vorlage so ausgedehnt werden, daß jeder Bezirk versorgt ist, so liegt es auf der Hand, daß sie zu sehr ausgedehnt ist. Aber trifft das nicht ebenso auf Staatslegislaturen zu? Muß ein Congreßmitglied eine Bewilligung für seinen Bezirk haben, — so das Legislaturmitglied eine für sein County; und überwältigt die eine die Bundeskasse, wird die andere die Staatskasse über den Haufen werfen. Gehen wir, wohin wir wollen, die Schwierigkeit bleibt dieselbe. Lassen wir uns durch sie aus den Hallen des Congresses treiben, so wird sie uns ebenso leicht aus der Staatslegislatur werfen.

„Lassen Sie uns also die Sache anpacken und ihre Stärke erproben. Lassen Sie uns, indem wir die Zukunft im Licht der Vergangenheit beurtheilen, feststellen, ob nicht vielleicht dem Congreß genügende Macht innewohnt, diese Neigung zur Ausdehnung in vernünftigen und geziemenden Grenzen zu halten. Der Präsident selber schätzt das Zeugniß der Vergangenheit. Er erzählt uns, daß zu einer gewissen Zeit unserer Geschichte um mehr als zweihundert Millionen Dollars für Verbesserungen nachgesucht worden seien, und er thut das, um zu beweisen, daß die Bundeskasse durch ein solches System über den Haufen geworfen werden würde. Warum theilt er uns nicht mit, wie viel bewilligt wurde? Würde das nicht ein besseres Beweismittel gewesen sein?

„Gehen wir seinen Angaben näher, zu sehen, was sie beweisen. Der Präsident erzählt uns in der Botschaft, daß in den vier folgenden Jahren, welche die Administration von Präsident Adams einschließen, die Macht, Geld nicht nur zu bewilligen, sondern es, unter der Anweisung und Autorität der Bundesregierung, auf den Bau von Straßen sowohl wie auf die Verbesserungen

von Häfen und Flüssen zu verwenden, völlig geltend gemacht und ausgeübt worden sei."

„Das also war die Epoche der größten Ungeheuerlichkeit. Das wenn irgend welche, müssen die Tage der zweihundert Millionen Dollars gewesen sein. Und wie viel glauben Sie, wurde während dieser vier Jahre wirklich für Verbesserungen ausgegegeben? Zweihundert Millionen?, Einhundert?, Fünfzig?, Zehn?, Fünf?, — nein, Hr. Sprecher, weniger als zwei Millionen. Authentischen Akten zufolge beliefen sich die Ausgaben für Verbesserungen in den Jahren 1825 1826, 1827 und 1828 auf 81,879,627.01. Diese vier Jahre waren — nahezu und im Wesentlichen — die Epoche der Administration des Hrn. Adams. Diese Thatsache beweist, daß zur Zeit, wo die Macht zur Vornahme von Verbesserungen „völlig geltend gemacht und ausgeübt" war, die Congresse sich in vernünftigen Grenzen hielten. Und was geschehen ist, kann, scheint mir, wieder geschehen.

Lokale Verbesserungen sind von allgemeinem Nutzen.

Gehen wir jetzt zur zweiten Behauptung der Botschaft über —, die nämlich, daß die Last der Verbesserungen vom Ganzen getragen werden, der Nutzen aber nur lokal und theilweise sein, und so eine schädliche Ungerechtigkeit hervorgerufen werden würde. Daß dieser Behauptung einige Wahrheit zu Grunde liegt, will ich nicht in Abrede stellen. Kein commercieller Zweck der Regierungs-Patronage kann ein so ausschließlich allgemeiner sein daß er nicht einige besondere lokale Vortheile mit sich bringt: aber auf der anderen Seite ist nichts so lokal, daß es nicht für das Allgemeine einigen Vortheil mit sich führte.

„Die Flotte wurde, meinem Verständniß nach, gebaut und wird mit großer jährlicher Ausgabe unterhalten, theils um zum Kriege gerüstet zu sein, wenn Krieg kommt, theils aber auch und vielleicht hauptsächlich, um unseren Handel auf dem Meere zu schützen. Letzterer Zweck stützt sich, so viel ich sehen kann, auf genau denselben Grundsatz, wie Innere Verbesserungen. Das Vertreiben eines Seeräubers von den breiten Handelspfaden auf dem Ocean, und die Entfernung eines Baumstrumpfen aus dem engeren Pfade im Mississippi-Fluß, können meiner Ansicht nach im Grundsatz nicht unterschieden werden. Beides geschieht, um Leben und Eigenthum zu retten, und zu keinem anderen Zweck. Die Flotte also ist in ihrem Nutzen der am meisten allgemeine von all diesen Arten von Zwecken; und doch ist selbst die Flotte von einigem besonderen Vortheil für Charleston, Baltimore, Philadelphia, New York und Boston, über den hinaus, den sie für die Binnenstädte von Illinois hat.

Der nächste am meisten allgemeine Zweck, den ich mir denken kann wäre die Verbesserung des Mississippi und seiner Nebenflüsse. Sie berühren dreizehn unserer Staaten: Pennsylvanien, Virginien, Kentucky, Tennessee, Mississippi, Louisiana, Arkansas, Missouri, Illinois, Indiana Ohio, Wisconsin und Iowa.*) Nun denke ich, es wird nicht in Abrede gestellt werden, daß diese dreizehn Staaten an der Verbesserung jenes großen Flusses einen ein wenig größeren Antheil nehmen, als die siebzehn anderen. Der Hinweis auf die Flotte und auf den Mississippi zeigt klar, daß den meisten allgemeinen Zwecken ein lokaler Vortheil innewohnt

Aber auch das Umgekehrte ist der Fall, — nichts ist so lokal als daß es nicht von einem gewissen allgemeinen Nutzen wäre. Nehmen Sie z. B. den Illinois-Michigan Canal. Unabhängig von seiner Wirkung betrachtet, ist er durchaus lokal. Der Canal wurde im letzten April eröffnet. We-

* Die anderen Staaten westlich vom Mississippi existirten damals noch nicht. Anm. d. Red.

nige Tage später hörten wir zu allgemeiner Genugthuung, daß durch den Canal Zucker von New Orleans nach Buffalo gebracht sei. Der Zucker nahm diesen Weg zweifelsohne, weil er billiger als der alte Weg war. Angenommen, daß der Nutzen aus der Verminderung der Frachtkosten zwischen Verkäufer und Käufer getheilt wurde, so ergiebt sich, daß der New Orleanser Kaufmann ein wenig mehr für seinen Zucker erhielt, und daß die Buffaloer das Versüßen ihres Kaffees ein wenig billiger zu stehen kam, als früher — ein Nutzen durch den Canal, nicht in Illinois, wo er ist, sondern für Louisiana und New York, wo er nicht ist.

Bei anderen Verschiffungen wird selbstverständlich Illinois seinen Antheil, und vielleicht den größeren, an dem Nutzen des Canals haben; aber das Beispiel des Zuckers zeigt deutlich, daß die Wohlthaten einer Verbesserung sich durchaus nicht auf die besondere Lage der Verbesserung beschränken.

Die gerechte Schlußfolgerung hieraus ist, daß wenn die Nation sich weigert, Verbesserungen allgemeiner Natur vorzunehmen, weil deren Nutzen auch ein wenig lokal sein könnte, auch ein Staat sich weigern könnte, eine Verbesserung lokaler Art zu machen, weil ihr Nutzen in gewisser Weise allgemein sein könnte. Ein Staat mag dann sehr wohl zu der Nation sagen: „Willst du nichts für mich thun, so will ich auch nichts für dich thun!“ Man sieht, ist dies Argument von der Ungleichheit irgend wo genügend, so ist es überall genügend, und macht allen Verbesserungen ein Ende. Ich hoffe und glaube, daß wenn beide, die Nation und die Staaten, in ihrem Kreise, ehrlich thun würden, was sie an Verbesserungen thun können, so würde irgend welche Ungleichheit, die an einer Stelle erzeugt wird, an einer anderen ausgeglichen werden, und das Gesammtergebniß nicht sehr ungleich sein.

Aber angenommen, daß doch ein gewisser Grad von Ungleichheit entstünde. Ungleichheit ist sicher nicht um ihrer selbst willen in den Kauf zu nehmen. Aber sollen wir jede gute Sache von uns weisen, weil sie von einem gewissen Grade von Ungleichheit untrennbar ist? Dann müssen wir alle Regierung abschaffen. Diese Hauptstadt ist auf öffentliche Kosten zum öffentlichen Nutzen gebaut worden; aber zweifelt Jemand daran, daß sie von einigem besonderen Nutzen für die Grundeigenthümer und Geschäftsleute Washingtons ist? Sollen wir sie deswegen fortschaffen? Und thun wir's, wo können wir sie hinstellen und von dieser Schwierigkeit frei erhalten? Sollen wir sie, um sicher zu gehen, nirgends bauen, und dem Congreß überlassen, seine Sitzungen abzuhalten, wie die Bummler logirten: „Bald hier, bald da!“

„Ich beziehe mich nicht etwa besonders auf den jetzigen Präsidenten, wenn ich sage: daß es auf dieser Welt wenige krassere Fälle von Last für die Vielen, Nutzen für die Wenigen, — „von Ungleichheit“ — giebt, wie in den Augen Einiger die Präsidentschaft selbst. Ein ehrlicher Arbeiter gräbt Kohlen für ungefähr 70 Cents den Tag; der Präsident gräbt Abstraktionen für ungefähr 70 Dollars per Tag. Die Kohle ist sicherlich mehr werth als die Abstraktionen, und doch welche ungeheuere Ungleichheit im Preise! Gedenkt der Präsident deshalb die Präsidentschaft abzuschaffen? Er thut's nicht und sollte es nicht! Der richtige Weg, über die Wünschenswerthheit oder Verwerflichkeit einer Sache zu entscheiden, ist zu untersuchen; nicht, ob etwas Uebles darin steckt, sondern ob mehr Uebel als Gutes darin enthalten ist.

„Es giebt nur wenige Dinge, welche ganz schlecht und ganz gut sind. Fast Alles, namentlich in Regierungs-Maßregeln, ist eine untrennbare Mischung beider; so daß

unsere beste Ueberlegung betreffs des Ueberwiegens eines derselben beständig verlangt wird. Nach diesem Grundsatz verfahren der Präsident und seine Freunde und die Welt im Allgemeinen gegenüber den meisten Fragen. Warum soll er nicht auch auf diese zur Anwendung kommen? Warum diese Uebertreibung des Uebelen in den Verbesserungen und diese Weigerung, irgend etwas Gutes darin zu sehen? — —"

Nach einer Besprechung der Verfassungsmäßigkeit der Bewilligungen heißt es in der Rede des Weiteren:

„Der Präsident scheint zu glauben, daß genug Verbesserungen unter Autorität des Staates und mit Zustimmung der allgemeinen Regierung mit Hülfe von Tonnenabgaben gemacht werden können. Ich vermuthe, diese Tonnenabgaben sind gut genug da, wo sie am Platze sind. Ich glaube, daß sie genügend sein werden, einige leichte Ver- und Ausbesserungen in Häfen vorzunehmen, die bereits bestehen und die keiner großen Ausbesserung bedürfen. Aber falls die allgemeine Vorstellung, die ich davon habe, richtig ist, werden sie völlig unzureichend sein für irgend welche allgemeinen nützlichen Verbesserungen. Ich weiß sehr wenig, oder eigentlich gar nichts darüber, wie Tonnenabgaben aufgelegt und erhoben werden; aber ich denke mir, daß einer der Grundsätze dabei ist, daß man eine Abgabe für die Verbesserung eines besonderen Hafens auf die in diesem Hafen hineinkommenden Schiffe legt. Wäre es anders, wollte man in einem Hafen Steuern erheben, die für die Verbesserung eines anderen ausgegeben werden sollen, so würde das eine ganz außerordentlich schwere Form der Ungleichheit sein, welche der Präsident so sehr verdammt. Wenn dies richtig ist, wie ließen sich mit Hülfe von Tonnengeldern gänzlich neue Verbesserungen machen? Wie ließe sich eine Straße, ein Canal bauen, oder ein Fluß von seinen Hemmnissen befreien? Die Idee, daß das geschehen könnte, erinnert an den Irländer und seine neuen Stiefel: „Ich werde sie anfriegen können", sagte Patrick, „sobald ich sie ein oder zwei Tage getragen und ein wenig ausgeweitet habe." Wir werden nie einen Canal mit Hülfe von Tonnengeldern bauen können, die sich erst erheben lassen, nachdem er gebaut ist, und nachdem die Schiffe haben hineinkommen können!"

Die Rede schloß mit nachstehenden allgemeinen Bemerkungen über öffentliche Verbesserungen:

„Daß der Gegenstand ein schwieriger ist, kann nicht in Abrede gestellt werden. Aber er ist nicht schwieriger im Congreß, als in den Staatslegislaturen in den Counties oder in den kleinsten Municipalbezirken. Alle können Beispiele dieser Schwierigkeit im Falle von Countystraßen, Brücken etc. aufweisen.

Der Eine ärgert sich, weil eine Straße über sein Land geht; der Andere, weil sie es nicht thut; der Eine ist unzufrieden, weil die Brücke, für die er besteuert wird, den Fluß an einer anderen Straße kreuzt, als die, welche von seinem Besitzthum nach der Stadt führt; ein Anderer kann's nicht ertragen, daß das County dieser Straße und Brücke halber Schulden mache; während nicht Wenige heftig dahinter her sind, daß Straßen durch ihr Land gelegt werden, und sich dann beharrlich weigern, sie öffnen zu lassen, ehe ihnen der Schaden nicht bezahlt ist. Selbst zwischen den verschiedenen Wards und Straßen der Towns und Städte finden wir diesen Streit und die gleiche Schwierigkeit. Das aber sind ganz dieselben Schwierigkeiten, aus denen der Präsident seine Einwände gegen „Ungleichheiten", „Spekulation" und „Entleerung des Schatzes" aufbaut. Denselben gegenüber giebt es nur die einzige Frage: „Sind sie genügend oder nicht!" Genügen sie, so genügen sie im Congreß wie außerhalb des-

selben und damit hat's ein Ende. Wir müssen sie entweder als ungenügend verwerfen, oder die Hände in den Schooß legen und nichts auf Grund irgend welcher Autorität thun. Deshalb, obgleich eine Schwierigkeit da ist, lassen Sie uns ihr begegnen und sie überwinden.

Beschließen Sie, daß die Sache gethan werden kann und gethan werden soll, und der Weg wird sich finden. — Die Hauptschwierigkeit ist zweifelsohne die Neigung zur Uebertreibung. Etwas und doch nicht zu viel thun, das ist das, was erstrebt werden muß. Ein Jeder trage sein Scherflein an Vorschlägen bei. Der verstorbene Silas Wright steuerte das seine in einem Briefe an den Chicagoer Convent bei, und es war etwas werth; ich biete jetzt meines an, das keinen Werth haben mag, aber Niemanden irreführen und deshalb keinen Schaden thun wird. Ich würde kein Geld borgen; ich bin gegen „ein unsere Finanzen überwältigendes", niederbrechendes System. Angenommen, der Congreß stellt in jeder Session zuerst fest, wie viel Geld in jenem Jahr für Verbesserungen erübrigt werden kann, und vertheilt dann diese Summe auf die wichtigsten Zwecke. So weit ist die Sache leicht; aber wie soll entschieden werden, welche Zwecke die wichtigsten sind? Hier kommt der Aneinanderstoß der Interessen. Ich werde zaudern zuzugeben, daß Ihr Hafen und Ihr Fluß wichtiger als meiner ist, und umgekehrt. Um dieser Schwierigkeit zu begegnen, lassen Sie uns die statistische Information einholen, die der Herr von Ohio (Vinton) bei Beginn dieser Session vorschlug. Darm werden wir eine feste, unbeugsame Basis von Thatsachen haben — eine Grundlage, die in keiner Weise der Laune oder dem Lokal-Interesse unterworfen sein wird. Die von vornherein beschränkten Mittel werden uns davor bewahren, zu viel zu thun, und die Statistiken uns verhindern, das. was wir thun, am falschen Platze zu thun. Gehen Sie und verfolgen Sie diesen Weg, und die Schwierigkeit wird überwunden sein.

Einer der Herren von Süd-Carolina hat für diese Statistiken nicht viel übrig. Er beanstandet, wenn ich ihn recht verstehe, hauptsächlich, daß alle Hühner und Schweine im Lande gezählt werden. Mir will dieser Einwand nicht einleuchten. Es mag ja sein, daß, wenn Alles aufgezählt wird, ein Theil dieser Statistiken diesem besonderen Zwecke nicht sehr nützlich sein wird. Landeserzeugnisse, die bestimmt sind, da verzehrt zu werden, wo sie erzeugt sind, bedürfen keiner Straßen und Flüsse, keiner Transportmittel, und stehen mit diesem Gegenstand in keiner eigentlichen Verbindung. Der Ueberschuß jedoch, der in einer Oertlichkeit erzeugt wird, um in einer anderen verzehrt zu werden; die Fähigkeit einer jeden Oertlichkeit, einen größeren Ueberschuß zu erzeugen; die natürlichen Verkehrsmittel und die Möglichkeiten ihrer Verbesserung; die Hindernisse, Verzögerungen und Verluste an Leben und Eigenthum während des Transports, und die Ursachen davon würden für unseren Gegenstand die am meisten schätzenswerthen Statistiken sein.

Aus ihnen würde sich leicht feststellen lassen, wo eine gegebene Summe den größten Nutzen zu Wege bringen würde. Diese Statistiken sollten der Nation wie den Staaten gleich zugänglich sein, wie sie ihnen gleich nützlich sein würden Auf diesem Wege und mit solchen Mitteln nehme die Nation sich der größeren, der Staat sich der kleineren Arbeit an, und so, indem beide einander zu begegnen suchen, mag die in einer Oertlichkeit hervorgebrachte Ungleichheit in einer anderen ausgeglichen, Uebertreibung vermieden, und das ganze Land auf den Weg der Blüthe geleitet werden, die der Größe seines Gebiets, seinen natürlichen Hülfsquellen und der Intelligenz und dem Unternehmungsgeist seiner Bewohner entspricht."

Die gleiche Schärfe und Beherrschung des Gegenstandes bewies Lincoln als Rechtsanwalt bei der Vertheidigung der Rock Island Bridge Co. gegen eine Schadenersatzklage, die durch das Zerschellen des Dampfers „Effie Afton" am 6. Mai 1856 an der Rock Island-Brücke veranlaßt wurde. Diese Rede ist zwar nicht „verbatim" erhalten, aber der spätere Bundesrichter H. W. Blodgett, der bei den Verhandlungen anwesend war, hat darüber eingehende Mittheilungen gemacht.

Die Besitzer des Dampfers fußten ihre Klage hauptsächlich auf die folgenden Punkte.

Erstens: Der Fluß sei der große Wasserweg für den Handel des Thales, und könne gesetzlich nicht durch eine Brücke verlegt werden.

Zweitens: Diese Brücke sei in Bezug auf die Strömung an jenem Punkte so belegen, daß sie eine Gefahr für alle den Fluß befahrenden Fahrzeuge und eine unnöthige Behinderung der Schiffahrt bilde.

Herr Blodgett berichtet: Ueber den ersten Punkt hatte damals das Oberbundesgericht noch keine Entscheidung abgegeben, obwohl die Frage bei der Wheelinger Brücke erhoben war. Aber das Gericht hatte sich damals um eine direkte Entscheidung herumgedrückt durch die Erklärung, die Wheelinger Brücke sei so niedrig, daß sie für Dampfboote eine unnöthige Behinderung der Schiffahrt bilde. — Abraham Lincoln lag es ob, den ersten Punkt zu widerlegen.

„Ich lauschte", sagt Richter Blodgett, „mit regstem Interesse seinen Ausführungen über diesen Punkt, und wenn sie auf mich nicht den Eindruck besonderer Beredtsamkeit machten, — wie man Beredtsamkeit im Allgemeinen versteht — so habe ich dieselbe doch stets als eine der fähigsten Auseinandersetzungen betrachtet, die ich von Hrn. Lincoln im Gerichtssaale gehört habe. Seine Bilder waren treffend und eindrucksvoll, seine Behauptungen klar und logisch, und seine Gründe für die Politik (und nothwendiger Weise das Recht), den Fluß zu überbrücken, und dadurch zur Besiedelung und zum Aufbau des riesigen Gebiets westlich davon aufzumuntern, waren umfassend und staatsmännisch.

„Die Spitze seiner Beweisführung lag in der Behauptung, der Eine habe dasselbe gute Recht, einen Fluß zu queren, wie der Andere das Recht, ihn hinauf und hinunter zu fahren; dies seien gleiche und wechselseitige Rechte, die so ausgeübt werden müßten, daß sie nicht gegen einander stießen, gleichwie das Recht, eine städtische oder Landstraße zu queren oder ihr entlang zu gehen oder zu fahren. Von diesem unleugbaren Recht, den Fluß zu überschreiten, kam er auf die Mittel zur Ueberschreitung zu sprechen. Müsse das stets im Kahn oder vermittelst des Fährbootes geschehen? Müßten die Erzeugnisse des ganzen grenzenlosen fruchtbaren Landes westlich vom Fluß für alle Zeit gezwungen sein, am Westufer des Flusses anzuhalten, um aus dem Wagen in ein Boot geladen und nach Kreuzung des Flusses auf der anderen Seite wieder in Wagen geladen zu werden, um ihre Reise nach Osten fortzusetzen?

„Er entwarf in dieser Verbindung ein lebendiges Bild von der Zukunft des großen Westens jenseits des Flusses, und machte geltend, daß die Bedürfnisse des Handels Brücken über den Fluß als ein Recht verlangten, dem Widerstand zu leisten und dadurch den Fortschritt der Entwickelung der Civilisation des Westens aufzuhalten den Dampfergesellschaften nicht gestattet werden sollte.

„Kann ich mir auch kein Wort und keinen Satz seiner Beweisführung wörtlich zurückrufen, so erinnere ich mich sehr wohl der Wirkung, welche sie auf alle Zuhörer machte; und die Entscheidung des Gerichtes war vollauf zu Gunsten des Rechtes der Ueberbrückung, so lange diese nicht unnöthiger Weise die Schiffahrt behindere." — — —

Lincoln und der Monitor.

Der Ausbruch des Bürgerkrieges und seine blutige Verlängerung nahm das ganze Interesse des Landes und des Congresses in Anspruch, und gab Lincoln weder Zeit noch Gelegenheit, die Entwickelung unserer Wasserwege zu fördern. Als oberster Befehlshaber unserer Armee und Flotte wurde Lincoln in enge und beständige Berührung mit militärischen Angelegenheiten gebracht, und es giebt keinen Grund zu bezweifeln, daß seine Erfahrung als Hauptmann und Gemeiner im Black Hawk-Kriege ihm dabei sehr zu Statten kam.

Lincoln war nie auf einem Seeschiff gewesen, und seine nautischen Kenntnisse beschränkten sich ausschließlich auf Fahrzeuge, die auf unseren Binnengewässern verkehrten. Und doch giebt es einen Fall in Verbindung mit unserer Flotte, in welchem ihm zu seiner Entscheidung zum großen Theil seine Erfahrung auf unseren westlichen Wasserwgen zu Hülfe kam.

Im Frühjahr 1861 setzten sich, wie bekannt, die Conföderirten in den Besitz des Dampfers Merrimac, den sie im Hafen von Norfolk fanden, und wandelten ihn in ein schreckenerregendes Panzerschiff um, das sie in „Virginia" umtauften. Dieses Schiff zerstörte die Fregatten „Cumberland" und „Congreß" und eine Zeitlang schien's, als ob unsere sämmtlichen Schiffe der Gnade dieses Rebellenbootes anheimgegeben seien. Ein Capitain John Ericson hatte Pläne für ein Boot gemacht, und wünschte, daß unsere Regierung es bauen solle. Die Sachverständigen, denen das Projekt unterbreitet wurde, bezweifelten dessen Ausführbarkeit und Nützlichkeit. Als das Modell dem Präsidenten Lincoln gezeigt wurde, erklärte dieser sofort, er glaube, daß ein solches Boot den Merrimac überwinden könne, und eine werthvolle Erwerbung für unsere Flotte sein werde.

Der Monitor wurde gebaut, und während es von New York nach der Hampton Rhede unterwegs war, äußerte Capt. Fox, welcher Capt. Ericson beim Bau als Berather gedient hatte, Bedenken betreffs des Erfolges desselben. Lincoln entgegnete:

„Nein, nein, Capitain! Sie wissen, ich habe große Achtung vor Ihrem Urtheil, aber diesmal sind Sie durchaus auf dem Holzwege. Der Monitor war eine meiner Eingebungen. Ich glaubte daran sofort, als mir jener energische Unternehmer Ericson's Pläne zeigte. Ericson's einfache und doch so begeisterte Erklärung bekehrte mich auf immer. Man nannte es damals eine „schwimmende Batterie". Ich nannte es ein „Floß". Ein wenig vom Begeisterungsfieber des Erfinders ging auf mich über und es ist seitdem gewachsen. Ich glaubte damals und bin heute überzeugt, daß es gerade das Ding ist, was wir brauchen. Ich bin sicher, daß der Monitor noch über dem Wasser ist, und daß er sich gut machen wird. Ich glaube zuweilen, er wird sich als die Schleuder erweisen, die den Philister „Merrimac" an die Stirn treffen wird."

Des Präsidenten Urtheil traf zu, denn der Kampf zwischen dem Monitor und Merrimac änderte alle früheren Bedingungen des Seekrieges. Capitän Fox äußerte später: „Mir sind alle Thatsachen bekannt, die sich vereinigten, uns den Monitor zu geben. Ich gebe dem Erfinder, Capt. Ericson, allen Credit, aber ich weiß, daß das Land den Bau des Schiffes hauptsächlich dem Präsidenten Lincoln zu verdanken hat."

Der Verfasser schließt seine Arbeit mit folgenden Worten: „Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß Lincoln bei seiner Schätzung der Vollbringungskraft des „Monitor" zum großen Theile von seinen Erfahrungen als Bootbauer, Lootse und Schiffer auf unseren westlichen Gewässern geleitet wurde.

„Lincoln's Jugend- und erste Mannesjahre sind verwebt mit der Pioniergeschichte unserer Flüsse und dem Handelsverkehr

darauf. Einen großen Theil seiner Kenntnisse erwarb er auf seinen Reisen darauf und durch die dabei gemachten Beobachtungen, und wie einer seiner Biographen zutreffend bemerkt:

„Alles, was Abraham Lincoln, bis er über 21 J. alt war, von Menschen und der Welt außerhalb von Gentryville und dessen unmittelbarer Nachbarschaft sah, sah er auf diesen Flüssen."

„Seine Erfahrung in der Legislatur war ihm von großem Nutzen. Dort war er stets zu Gunsten der Entwickelung der Flüsse und der Hülfsquellen des Staates und deren Unterstützung und Förderung durch die Lokalregierung eingetreten. Seine Rede im Congreß bewies, daß er die Wasserweg-Frage gründlich verstand, ihr das lebendigste Interesse entgegenbrachte, und völlig ermaß, was zu ihrer Lösung nöthig sei. Hätte er länger gelebt, kein Zweifel, unsere Flüsse und Häfen würden in ihm einen kräftigen Verfechter gefunden haben."

„Es war als Jüngling und in der demüthigen Stellung eines Flachbootknechtes, daß er der Sklavereifrage in's Angesicht sah, und daß sich in ihm die Ansichten bildeten, die später sein Leben und das Geschick seines Landes so mächtig beeinflußten."

Rudolph Reichmann.

Ein Pionier der deutschen Presse in Iowa.

(Aus „Davenport Demokrat", 12. April 1908.)

Zwei Wochen nach Abrundung seines 87. Jahres hat am 30. März d. J. der Lebenslauf eines merkwürdigen Mannes seinen natürlichen Abschluß gefunden. An genanntem Tage ist zu Toledo, Tama County, Iowa, Herr Hans Andries Rudolph Reichmann gestorben, welcher in den ersten drei Jahren des Davenporter „Demokrat", neben Theodor Gülich, einer der Herausgeber dieser Zeitung war.

Rudolph Reichmann war ein Charakter. Unbeugsam und unbekümmert um etwaige Folgen trat er jederzeit kampfbereit für seine Ueberzeugung und sein Recht, oder was er für das Recht hielt, in die Schranken. Er war eine ruhelose Kampfnatur und aus diesem Grunde, sowie wegen seiner Leidenschaft für die Jagd, hat er zahlreiche amüsante, wie auch recht ernste Abenteuer erlebt. Da er gern schrieb, ist wohl anzunehmen, daß er recht umfassende schriftliche Aufzeichnungen über seinen krausen Lebenslauf hinterlassen hat. Jagdabenteuer verschiedener Art, die er in den Urwäldern Wisconsins, in hiesiger Umgegend, sowie in dem fernsten Nordwesten, in Washington, mit Bären, Hirschen und anderem Gethier, sowie auch mit Menschen erlebte, hat er vor Jahren in gar manchen Spalten des „Demokrat" anschaulich geschildert.

Fast alles, was wir über seinen Lebenslauf wissen, ist aus gelegentlichen Plaudereien im Gedächtniß haften geblieben. Danach war Reichmann am 15. März 1821 in der Stadt Schleswig als Sohn des Buchdruckers Johann Christian Reichmann geboren. In dem Knaben wurde schon früh durch seinen Großvater, einen wohlhabenden Landmann, die Lust zum Reiten und Jagen und das Vergnügen an gewagten Streichen geweckt, und von seinem Vater später noch weiter ermuntert. Der Junge erhielt eine Gymnasialbildung und sollte Pastor werden. Er selber aber hatte an dem Schwarzrock keinen Gefallen und wurde Schwarzkünstler, wie es sein Vater war. Nach einer schweren Lehrzeit von 5¼ Jahren in einer schleswiger Druckerei und mehrjähriger Thätigkeit als Gehülfe wollte er sich selbständig machen, wozu aber eine Conzession seitens der Regierung erforder-